



2025.04.30 No.067

発行：J R 東労組東京地本 業務部

東地申第
06号

「首都圏本部におけるワンマン運転の実施について」 に関する基本申し入れ団体交渉を行いました(その5)

(会)運転作業要領「指導15」については、口頭によるものは基本中の基本であるので文字にしていない。それ以外の方法について運転作業要領 15 に書かれている。

その4 11項の続き

(組)乗降終了合図の時から口頭でも可能であったのか。

(会)そうだ。

(組)バディコムも口頭とみなしてよいのか。

(会)実施基準 275 条で口頭による連絡とは、通話可能な装置を使用する時も含むという事で問題ない。2023 年から本社含めて議論してきた。

(組)2023 年から議論を始めているのであれば、現場で運転指導や指導副長が訓練で説明するべきではないか。

今回の交渉の議論内容は必ず関係者に周知するか。

(会)周知する。確認

(組)例えば新宿駅でも口頭で乗降終了表示を行っても問題ないのか。

(会)問題はないが、線区、駅、ラインで統一して進めていく事。

(組)会社の都合がいいように解釈を変えているだけに見える。「指導 15」に通話可能な装置、口頭による連絡も可能と追記するべきではないか。

(会)規程への追記は検討している。確認

(組)バディコムで安全は高まるのか。信頼性はあるのか。

(会)仕組みは問題ない。訓練期間を約3年取り、十分時間を設けたと考えている。細かい調整も駅指導と進めている。今後は仕組みとしての課題なのか、使い方なのか、慣れの部分でクリアできるのか積み上げていく。

12.ワンマン運転に伴う駅設備の変更点について具体的に示すこと。

回答:現時点で、ワンマン運転に伴い駅の設備に大きな変更はない。

《確認事項》

CCTV カメラとミリ波送受信機、ホームドアを追加した。

13.ワンマン運転におけるバディコムの使用用途を具体的に示すこと。

回答:お客さま案内や車内点検、乗降終了表示などの駅係員と乗務員の連絡手段としての使用を想定している。

(組)回答にある乗降終了表示などの『など』は他に何を想定しているのか？

(会)駅社員がワイヤレスマイクを使用していたものをお伝えする事がメイン。運転士が窓を閉めていると伝わらない可能性がある。運転士がバディコムで駅とコミュニケーションをとれるようにする。

(組)駅係員が車椅子対応終了後に運転士への連絡方法は？

(会)対応後、バディコムで運転士に連絡する。運転士は「了解」と車外スピーカーで返答する。伝わらない場合は、駅には列停を扱ってでも列車を止める事と指導している。

(組)運転士がバディコムで返答する時はあるのか。

(会)ない。車外スピーカーで対応する。確認

(組)運転士のバディコムのチャンネルの割り当ては？

(会)行路毎に割り当てる。各駅に進入すると駅と通話可能となる。

(組)混線はしないのか。

(会)通信範囲がその駅全体となるので、上り・下り列車は受信する。その為、列車番号で確認する。

(組)お客様案内、車内点検、車椅子案内は警備員に委託している駅はあるか？

(会)ない。

(組)駅係員同志のバディコムのやり取りは運転士には聞こえるのか。

(会)運転士用は今回アカウントを別に設定しているので混線はない。運転士連絡用は専用のバディコムでスマホタイプ。確認 駅用は別にタブレットを使用。

その6へ